Deutscher Bundestag **Drucksache 14/7466**

14. Wahlperiode 14. 11. 2001

Gesetzentwurf

des Bundesrates

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

A. Problem und Ziel

Die Länder sehen sich seit längerer Zeit mit einer sehr hohen Zahl von Kraftfahrzeugsteuerrückstandsfällen konfrontiert, bei denen es im Einzelfall um vergleichsweise niedrige Steuerbeträge geht. Neben dadurch bedingten Steuerausfällen und Zinsnachteilen für die Länder entsteht auch in den Vollstreckungsstellen der Finanzämter durch die Beitreibung der überwiegenden Kleinrückstände ein erheblicher Verwaltungsaufwand, der zum Handeln zwingt. Es müssen daher alle Anstrengungen unternommen werden, die Kraftfahrzeugsteuerrückstände abzubauen bzw. ihre Entstehung von vornherein zu vermeiden.

Zur Verbesserung der Situation bei den Kraftfahrzeugsteuerrückständen müssen daher die Fahrzeughalter durch entsprechende gesetzliche Druckmittel gezwungen werden, rückständige Kraftfahrzeugsteuer zu bezahlen, um auf diese Weise die Vollstreckungsstellen der Finanzämter zu entlasten.

Außerdem soll für die Festsetzung der Kraftfahrzeugsteuer für Saisonkennzeichen, soweit diese durch die Zulassungsbehörden erfolgt, eine sichere Rechtsgrundlage geschaffen werden.

B. Lösung

Die Landesregierungen erhalten durch die Aufnahme entsprechender Ermächtigungen mit dem in § 13 Abs. 1 Satz 2 Nummer 1 KraftStG neu eingefügten Buchstaben b und dem neu eingefügten Absatz 1a des § 13 KraftStG die Möglichkeit:

– durch Rechtsverordnung zu bestimmen, dass die Aushändigung des Fahrzeugscheines, der sich als Realakt an die Zulassung eines Fahrzeugs knüpft, davon abhängig gemacht wird, dass im Fall der Steuerpflicht eine Ermächtigung zum Einzug der Kraftfahrzeugsteuer von einem bestehenden Konto des Fahrzeughalters bei einem Geldinstitut erteilt worden ist, oder

– durch Rechtsverordnung zu bestimmen, dass die Aushändigung des Fahrzeugscheines davon abhängig gemacht wird, dass keine Kraftfahrzeugsteuerrückstände bestehen.

Die Ermächtigung in § 12 Abs. 5 KraftStG wird um die Fälle des § 11 Abs. 4 Nr. 3 KraftStG erweitert.

C. Alternativen

Keine

D. Kosten der öffentlichen Haushalte

Keine

E. Sonstige Kosten

Keine

BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND
DER BUNDESKANZLER

Berlin, den 14. November 2001

022 (414) – 522 16 – Kr 38/01

An den
Präsidenten des
Deutschen Bundestages
Platz der Republik

11011 Berlin

Hiermit übersende ich gemäß Artikel 76 Abs. 3 des Grundgesetzes den vom Bundesrat in seiner 767. Sitzung am 27. September 2001 beschlossenen

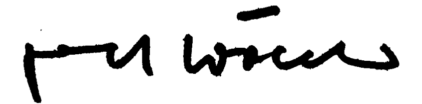
Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

mit Begründung und Vorblatt (Anlage 1).

Ich bitte, die Beschlussfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium der Finanzen.

Die Auffassung der Bundesregierung zu dem Gesetzentwurf ist in der als Anlage 2 beigefügten Stellungnahme dargelegt.



Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Kraftfahrzeugsteuergesetzes

Der Bundestag hat mit Zustimmung des Bundesrates das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Kraftfahrzeugsteuergesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Mai 1994 (BGBl. I S. 1102), zuletzt geändert durch Artikel 31 des Gesetzes vom 19. Juni 2001 (BGBl. I S. 1046), wird wie folgt geändert:

1. In § 12 Abs. 5 Satz 1 wird die Angabe „§ 11 Abs. 1, 2 und 4 Nr. 1 Buchstabe a und Nr. 2“ durch die Angabe „§ 11 Abs. 1, 2 und 4 Nr. 1 Buchstabe a, Nr. 2 und 3“ ersetzt.
2. § 13 wird wie folgt geändert:
   a) Absatz 1 Satz 2 wird wie folgt gefasst:

      „Die Landesregierungen werden ermächtigt, durch Rechtsverordnung zu bestimmen, dass die Aushändigung des Fahrzeugscheins auch davon abhängig gemacht wird, dass

      1. im Falle der Steuerpflicht
         a) die Kraftfahrzeugsteuer oder ein ihrer voraussichtlichen Höhe entsprechender Betrag für den ersten Entrichtungszeitraum entrichtet ist oder eine Ermächtigung zum Einzug vom Konto des Fahrzeughalters bei einem Geldinstitut erteilt worden ist oder
         b) für die Kraftfahrzeugsteuer eine Ermächtigung zum Einzug von einem Konto des Fahrzeughalters bei einem Geldinstitut erteilt worden ist oder eine Bescheinigung vorgelegt wird, wonach das Finanzamt auf die Einzugsermächtigung wegen einer erheblichen Härte für den Fahrzeughalter verzichtet, oder
      2. im Falle einer Steuerbefreiung die Voraussetzungen für die Steuerbefreiung nachgewiesen oder glaubhaft gemacht sind.“

   b) Nach Absatz 1 wird folgender Absatz 1a eingefügt:

      „(1a) Unbeschadet des Absatzes 1 Satz 2 werden die Landesregierungen ermächtigt, durch Rechtsverordnung zu bestimmen, dass die Aushändigung des Fahrzeugscheins auch davon abhängig gemacht wird, dass der Fahrzeughalter keine Kraftfahrzeugsteuerrückstände hat. Dabei ist festzulegen, nach welchem Verfahren die zur Feststellung von Kraftfahrzeugsteuerrückständen erforderliche Prüfung durchgeführt wird und auf welche Finanzämter des Landes sich die Prüfung erstreckt; es ist zu regeln, dass in Fällen, in denen das Fahrzeug nicht durch den Steuerpflichtigen selbst zugelassen wird, die Zulassung eine Einverständniserklärung des Steuerpflichtigen mit der Bekanntgabe seiner kraftfahrzeugsteuerlichen Verhältnisse an denjenigen, der das Fahrzeug zulässt, voraussetzt. Die Finanzämter dürfen der Zulassungsbehörde bei der Durchführung des auf dieser Ermächtigung beruhenden Verfahrens Auskünfte über Kraftfahrzeugsteuerrückstände des Fahrzeughalters erteilen. Die Prüfung kann auch auf die Zulassungsbehörde übertragen werden. Die Zulassungsbehörde wird insoweit als Landesfinanzbehörde tätig. Sie darf das Ergebnis der Prüfung demjenigen, der das Fahrzeug zulässt, mitteilen. Die Landesregierung kann die Ermächtigung durch Rechtsverordnung auf die zuständigen obersten Landesbehörden übertragen.“

   c) Absatz 2 Satz 1 wird wie folgt geändert:

      „Die Angabe „Absatzes 1 Nr. 1“ wird durch die Angabe „Absatzes 1 Nr. 1 Buchstabe a“ ersetzt.“

Artikel 2

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt am Tage nach der Verkündung in Kraft.

Begründung

A. Allgemeines

Die Situation in den Ländern bei den Kraftfahrzeugsteuerrückständen ist nicht zufriedenstellend. Bei den Rückstandsfällen handelt es sich im Vergleich zu anderen Steuerarten um sehr viele Fälle mit vergleichsweise geringen Beträgen, so dass die zwangsweise Einziehung der Kraftfahrzeugsteuer ein sehr verwaltungsaufwendiges Verfahren darstellt. Zur Verbesserung der Situation in den Vollstreckungsstellen der Finanzämter erhalten die Landesregierungen mit der vorliegenden Gesetzesänderung die Ermächtigung,

– durch Rechtsverordnung zu bestimmen, dass die Aushändigung des Fahrzeugscheines, der sich als Realakt an die Zulassung eines Fahrzeugs knüpft, davon abhängig gemacht wird, dass im Fall der Steuerpflicht eine Ermächtigung zum Einzug der Kraftfahrzeugsteuer von einem bestehenden Konto des Fahrzeughalters bei einem Geldinstitut erteilt worden ist, oder

– durch Rechtsverordnung zu bestimmen, dass die Aushändigung des Fahrzeugscheines und damit die Fahrzeugzulassung davon abhängig gemacht wird, dass keine Kraftfahrzeugsteuerrückstände bestehen.

Von dieser Maßnahme wird ein spürbarer Rückgang der Zahl der Rückstandsfälle sowie mittel- und längerfristig auch ein Rückgang der Rückstandsquote bei der Kraftfahrzeugsteuer erwartet.

Da die Ausgangslage in den Ländern verschieden ist, können entsprechende Regelungen nicht im Gesetz selbst getroffen werden. So kann sich auf absehbare Zeit die Prüfung, ob Kraftfahrzeugsteuerrückstände bestehen, auch nicht auf das gesamte Bundesgebiet beziehen, sondern muss sich auf das jeweilige Land beschränken. Im Falle einer größeren Standardisierung der Automation im Zulassungswesen und einer länderübergreifenden Vernetzung ist auch eine Prüfung der Steuerrückstände über Ländergrenzen hinweg denkbar. Gegenwärtig muss es jedem Land überlassen bleiben, ob und in welcher Weise es von den Ermächtigungen Gebrauch machen will.

Eine weitere Änderung betrifft die Ermächtigung in § 12 Abs. 5 KraftStG. Diese wird um die Besteuerung der Saisonkennzeichen erweitert.

B. Zu den einzelnen Vorschriften

Zu Artikel 1 Nr. 1

Durch das Kraftfahrzeugsteueränderungsgesetz 1997 (BGBl. I S. 805) sind wegen der mit der 23. Verordnung zur Änderung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften vom 12. November 1996 (BGBl. I S. 1738) ab 1. März 1997 eingeführten Saisonkennzeichen Änderungen der §§ 11 und 12 des Kraftfahrzeugsteuergesetzes (KraftStG) zur Anpassung der Besteuerung an diese Kennzeichen vorgenommen worden. In § 11 Abs. 4 KraftStG ist eine neue Nummer 4 eingefügt worden. Nach dieser Vorschrift ist die Steuer in den Fällen der Erteilung eines Saisonkennzeichens für einen nach Tagen berechneten Zeitraum im Voraus zu entrichten. Eine gleichzeitige Erweiterung der Ermächtigung in § 12 Abs. 5 KraftStG um diese Fälle ist jedoch unterblieben. Da sich in den Ländern, die von der Möglichkeit der Erstversteuerung gemäß § 13 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a KraftStG Gebrauch machen (bisher Hamburg und Bremen), die Steuerfestsetzung durch die Zulassungsbehörde auch in diesen Fällen als zweckmäßig erweist, soll die Ermächtigung durch das vorliegende Gesetz entsprechend erweitert werden.

Zu Artikel 1 Nr. 2

zu § 13 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 Buchstabe b

Die Erhebungsstatistik der Kraftfahrzeugsteuer bietet bezüglich der Steuerrückstände seit Jahren ein äußerst negatives Bild. Diese Steuerausfälle treffen die Landeshaushalte unmittelbar, da die Kraftfahrzeugsteuer in vollem Umfang den Ländern zusteht. Eine Vielzahl der rückständigen Kraftfahrzeugsteuerfälle muss von den Vollstreckungsstellen der Finanzämter bearbeitet werden, da auch nach Ergehen der Mahnung an die Fahrzeughalter keine Zahlung erfolgt. Der Kosten– und Personaleinsatz steht dabei in einem unangemessenen Verhältnis zur Höhe der beizutreibenden Kraftfahrzeugsteuer pro Fall.

§ 13 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 Buchstabe b verfolgt in Ergänzung des neuen Absatzes 1a in § 13 KraftStG den Zweck, einen Beitrag zum Abbau der hohen Rückstände von Kraftfahrzeugsteuer dadurch zu leisten, dass schon im Zeitpunkt des Entstehens der Steuerschuld bei der Zulassung eines Fahrzeugs Sicherungsmaßnahmen zugunsten des Steuergläubigers ergriffen werden können. Die neu in das Kraftfahrzeugsteuergesetz eingefügte Nummer 1 Buchstabe b von Absatz 1 schafft eine Ermächtigung für die Landesregierungen zum Erlass einer Rechtsverordnung, wonach die Aushändigung des Fahrzeugscheins, der sich als Realakt an die Zulassung eines Fahrzeugs knüpft, davon abhängig gemacht wird, dass im Fall der Steuerpflicht eine Ermächtigung zum Einzug der Kraftfahrzeugsteuer von einem bestehenden Konto des Fahrzeughalters bei einem Geldinstitut erteilt worden ist.

Mit der Erteilung der Einzugsermächtigung ist zwar die Zahlung der Kraftfahrzeugsteuer noch nicht realisiert, und es werden durchaus auch die Risiken gesehen, dass eine Zahlung der Kraftfahrzeugsteuer letztlich etwa durch den Widerruf der Einzugsermächtigung oder Unterdeckung des Kontos unterlaufen werden kann. Gleichwohl wird davon ausgegangen, dass in der weitaus überwiegenden Zahl der Fälle, in denen eine Einzugsermächtigung erteilt wird, die Kraftfahrzeugsteuerschuld durch die Inanspruchnahme der Einzugsermächtigung durch die Finanzverwaltung auch tatsächlich beglichen und so Kraftfahrzeugsteuerrückstände abgebaut werden bzw. gar nicht erst entstehen. Im Übrigen ist nicht zu verkennen, dass falsche Angaben im Zusammenhang mit der Erteilung der Einzugsermächtigung durchaus auch straf- oder steuerstrafrechtliche Folgen haben können.

In den Fällen einer erheblichen Härte für den Fahrzeughalter (z. B. kein Konto bei einem deutschen Geldinstitut) kann bei Vorlage einer Bescheinigung vom zuständigen Finanzamt auf die Erteilung der Einzugsermächtigung verzichtet werden. In der Rechtsverordnung sollte bestimmt werden, unter welchen Voraussetzungen eine Bescheinigung erteilt wird.

Derzeit sieht § 13 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 eine Ermächtigung der Länder vor, wonach die Zulassung eines Fahrzeuges davon abhängig gemacht wird, dass die Kraftfahrzeugsteuer für den ersten Entrichtungszeitraum entrichtet ist oder eine Ermächtigung zum Einzug vom Konto des Fahrzeughalters bei einem Geldinstitut erteilt worden ist (sogenannte Erstversteuerung). § 13 Abs. 2 ermächtigt insoweit die Landesregierungen, durch Rechtsverordnung zu bestimmen, dass die Steuer bei der Zulassungsbehörde oder einer für die Zulassungsbehörde zuständigen öffentlichen Kasse einzuzahlen ist. Insoweit wird die Zulassungsbehörde oder die für sie zuständige öffentliche Kasse als Landesfinanzbehörde tätig.

Derartige Rechtsverordnungen sind bisher nur in den Stadtstaaten Bremen und Hamburg erlassen worden. In Flächenländern mit einer Vielzahl von Zulassungsstellen ist die Umsetzung der sog. Erstversteuerung wegen des damit verbundenen erheblichen Verwaltungsaufwandes bislang nicht erfolgt. Die Zulassungsbehörden müssten in die Lage versetzt werden, die Steuer für den ersten Entrichtungszeitraum vor Ort festzusetzen und zu erheben. Die Ermächtigung für eine Rechtsverordnung zur Einführung eines obligatorischen Lastschrifteinzugsverfahrens nach § 13 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 Buchstabe b wird als mögliche Alternative für die Flächenländer neben der Ermächtigung des § 13 Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 Buchstabe a (Erstversteuerung) in das Gesetz aufgenommen.

zu § 13 Abs. 1a

Satz 1 enthält die Ermächtigung für die Landesregierungen zum Erlass einer Rechtsverordnung, durch die bestimmt wird, dass die Aushändigung des Fahrzeugscheins davon abhängig gemacht wird, dass der Fahrzeughalter keine Kraftfahrzeugsteuerrückstände hat. Wird von der Ermächtigung entsprechend Gebrauch gemacht, so hat dies zur Folge, dass der Fahrzeughalter gehindert ist, ein Fahrzeug auf sich zuzulassen, solange er Kraftfahrzeugsteuerrückstände hat. Dies gilt für Neuzulassungen ebenso wie in den Fällen der Fahrzeugveräußerung für Umschreibungen sowie für Wiederzulassungen nach vorübergehender Stilllegung. Von der Regelung werden nur halterbezogene und nicht auch fahrzeugbezogene Steuerrückstände erfasst, d. h., dass Kraftfahrzeugsteuerrückstände, die für das zuzulassende Fahrzeug bestehen, jedoch in der Person eines anderen Fahrzeughalters entstanden sind, außer Betracht bleiben.

Nach Satz 2 wird es der Entscheidung der Landesregierungen überlassen, durch Rechtsverordnung zu regeln, ob die Prüfung auf bestehende Steuerschulden im Wege der maschinellen Kontoabfrage, einem Kontrollmitteilungsverfahren oder auf andere Weise zu erfolgen hat. Außerdem besteht hiernach die Möglichkeit festzulegen, ob die Prüfung sich nur auf das Finanzamt, in dessen Bezirk die Zulassungsbehörde ihren Sitz hat, oder auch – soweit z. B. eine datenmäßige Vernetzung gegeben ist – auf einzelne weitere oder auch auf alle Finanzämter desselben Landes beziehen soll. Damit soll für die Länder bei der Inanspruchnahme der gesetzlichen Ermächtigung eine größtmögliche Flexibilität gewährleistet werden.

Satz 4 erlaubt es den Landesregierungen, die Prüfung der Kraftfahrzeugsteuerrückstände auf die Zulassungsbehörden zu übertragen, sofern dafür die rechtlichen Voraussetzungen geschaffen sind und das Verfahren aus Zweckmäßigkeitsgründen geboten ist. Durch die Sätze 5 und 6 soll sichergestellt werden, dass die Bediensteten der Zulassungsbehörden, soweit diesen die Prüfung der Kraftfahrzeugsteuerrückstände übertragen wird, als Amtsträger im Sinne des § 30 Abgabenordnung befugt sind, auf die Kraftfahrzeugsteuerkonten der Fahrzeughalter zur Feststellung von Steuerrückständen zuzugreifen. Bestehen in derartigen Fällen Rückstände, so wird durch die Regelung der Auskunftsbefugnis ausgeschlossen, dass es sich bei der Auskunft über die Rückstände im Hinblick auf § 30 Abgabenordnung um die unbefugte Offenbarung steuerlicher Verhältnisse des Fahrzeughalters gegenüber Dritten handelt. Das Ergebnis der Prüfung etwaiger Steuerrückstände darf nach den Sätzen 2 und 6 – einem Bedürfnis der Praxis entsprechend – nicht nur dem Fahrzeughalter, sondern jedem mitgeteilt werden, der befugt ist, für diesen das Fahrzeug zuzulassen (z. B. Bevollmächtigte, Fahrzeughändler oder Zulassungsdienste).

Satz 7 enthält die Möglichkeit für die Landesregierung, die Ermächtigung durch Rechtsverordnung auf die zuständigen obersten Landesbehörden zu übertragen. Vergleichbare Ermächtigungen sind im Kraftfahrzeugsteuergesetz bereits enthalten.

zu § 13 Abs. 2

Aufgrund der Neufassung von § 13 Abs. 1 Satz 2 ist eine redaktionelle Änderung von § 13 Abs. 2 Satz 1 notwendig.

Zu Artikel 2

Die Vorschrift legt den Zeitpunkt des Inkrafttretens des Gesetzes fest.

Anlage 2

Stellungnahme der Bundesregierung

Die Bundesregierung äußert sich zum Gesetzentwurf des Bundesrates wie folgt:

Zu Artikel 1 Nr. 1

Dem Entwurf des Bundesrates wird zugestimmt.

Zu Artikel 1 Nr. 2

Die Bundesregierung begrüßt grundsätzlich das Anliegen, die zahlreichen Vollstreckungsfälle und hohen Rückstände bei der Kraftfahrzeugsteuer zu vermindern.

Rechtsverordnungen der Länder, die einen weitgehend obligatorischen Lastschrifteinzug bei Steuerpflicht oder das Versagen einer Kfz-Zulassung bei Kraftfahrzeugsteuerrückständen regeln, sind nach Auffassung der Bundesregierung nicht unbedenklich. Das betrifft vor allem die Anfälligkeit gegenüber Umgehungen und die praktische Umsetzbarkeit. In Flächenländern dürfte der Verwaltungsaufwand verhältnismäßig hoch sein. Verkehrsrechtliche Entscheidungen über die Kfz-Zulassung werden mit zusätzlichen fremden Sachverhalten verknüpft.

Die Bundesregierung stellt diese Bedenken jedoch zurück. Sie hält es für angezeigt, mehr als bisher der Tatsache Rechnung zu tragen, dass es sich bei der Kraftfahrzeugsteuer um eine Ländereinnahme handelt. Die Länder sind deshalb in erster Linie selbst gefordert, Schlussfolgerungen aus Problemen bei der Durchsetzung des Steueranspruchs auch in die Gesetzgebung einzubringen. Jedes Land ist zudem in seiner Entscheidung darüber, ob die gesetzliche Ermächtigung in entsprechende Maßnahmen umgesetzt wird, frei.

Für die Fahrzeughalter stellen die vorgeschlagenen Ermächtigungen nicht unerhebliche Eingriffe dar. Die Rechtsverordnungen der Länder müssen der grundrechtlichen Anforderung der Verhältnismäßigkeit, insbesondere der Angemessenheit, genügen. Dies kann im Hinblick auf § 13 Abs. 1a KraftStG durch die Möglichkeit einer Ermessensentscheidung geschehen. Die Formulierung der Ermächtigung sollte präzisiert werden, um hierfür einen ausreichenden Raum zu geben („… davon abhängig gemacht werden kann, dass …“).

Da neben den Kraftfahrzeugsteuerrückständen häufig auch steuerliche Nebenleistungen (Säumniszuschläge) Gegenstand von Vollstreckungsmaßnahmen sind, sollte Artikel 1 Nr. 2 Buchstabe b des Entwurfs (§ 13 Abs. 1a KraftStG) entsprechend ergänzt werden.

Zu Artikel 2

Dem Entwurf des Bundesrates wird zugestimmt.

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333